



Statens vegvesen

Presentasjon folkemøte om Rv22 Glommakryssing 24.08.2020

Rv. 22 kryssing av Glomma, KDP med KU





Statens vegvesen

Prosjektets mål



Samfunnsmål

- Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- / nærings-trafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm. Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fet og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes

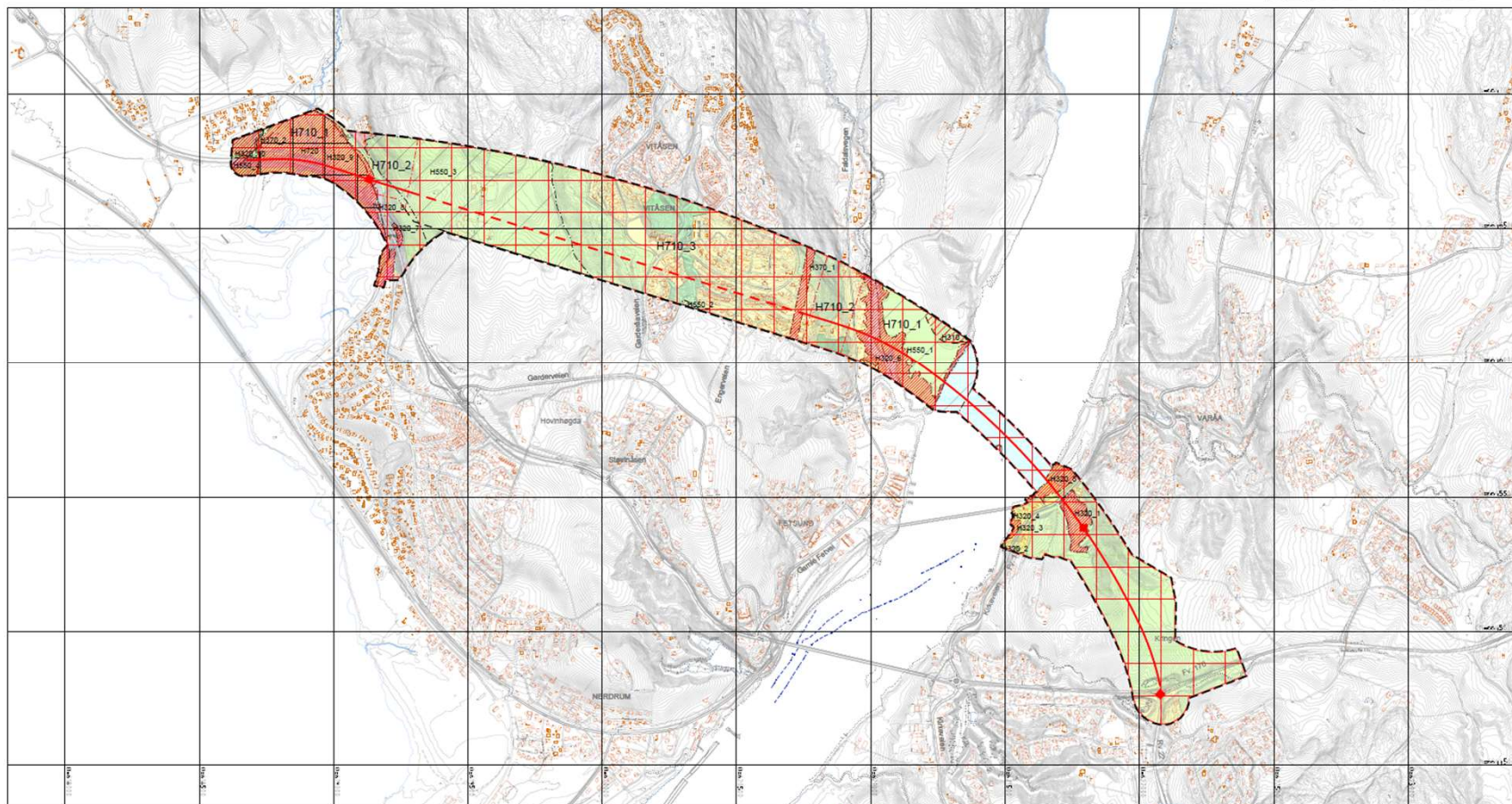


Effektmål

- Forutsigbar framkommelighet med spesiell fokus på kollektivtrafikk og næringstrafikk.
- Økt trafiksikkerhet og færre ulykker.
- Redusere miljøulempene (herunder støy).
- Tilrettelegge for gode løsninger for gående og syklende.
- Redusert reisetid i rushtiden.



Plankart alt E2



Forklaring til kart

Hele planområdet er båndlagt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter pbl §11-7, pkt. 2, jfr. pbl §11-8, pkt. d (hensynssone H710). For noen soner er nevnte hensynssone kombinert med andre hensynssoner/faresoner/båndleggingssoner:

- Faresone H310 - Ras- og skredfare
- Faresone H320 - Flomfare
- Faresone H370 - Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)
- Hensynssone H550 - Hensynssone landskap
- Hensynssone H720 - Hensynssone - båndlegging etter lov om naturmangfold.

Hensynssone H710 er videre inndelt i 3 kategorier:

- H710_1 - Veggen planlegges i daglesning.
- H710_2 - Overgangssone mellom daglesninger og overbygge- og/eller fjelltunnelløsninger. Innenfor sonen kan det være daglesning, portalområde, fjelltunnel, tverslag, rømningsstunnel, overbygge løsninger som kulverter eller miljølokk mv.
- H710_3 - Veggen planlegges i tunnel.

En forenklet versjon av kommuneplanens arealdel 2014-2026 for Fet kommune ligger som delvis transparent grunnlag innenfor planens begrensning med hensyn til lesbarhet. For ytterligere detaljert tegnforklaring til kommuneplanens arealdel henvises det til originalkartet.

Fet kommune

Kommuneplanens arealdel 2014 - 2026

Tegnforklaring

Kommuneplan PBL 2008

§11-7 Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Hensynssone - planlegges i tunnel

Hensynssone

Planlagt høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)

Hensynssone landskap

Båndlegging for regulerings etter PBL

Båndlegging etter naturmangfoldloven

Linjesymbol

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Kartlagt hensynssone

Nåværende

Framtidig

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Planlagt

Kartleggingssoner

Karte for bestilling

Dato for bestilling

Koordinatsystem

Proyeksjon

Skala

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Kommuneplan

Karte for bestilling

Dato for bestilling

Koordinatsystem

Proyeksjon

Skala

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Kommuneplan

Karte for bestilling

Dato for bestilling

Koordinatsystem

Proyeksjon

Skala

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Kommuneplan

Karte for bestilling

Dato for bestilling

Koordinatsystem

Proyeksjon

Skala

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Kommuneplan

Karte for bestilling

Dato for bestilling

Koordinatsystem

Proyeksjon

Skala

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

Proyeksjon

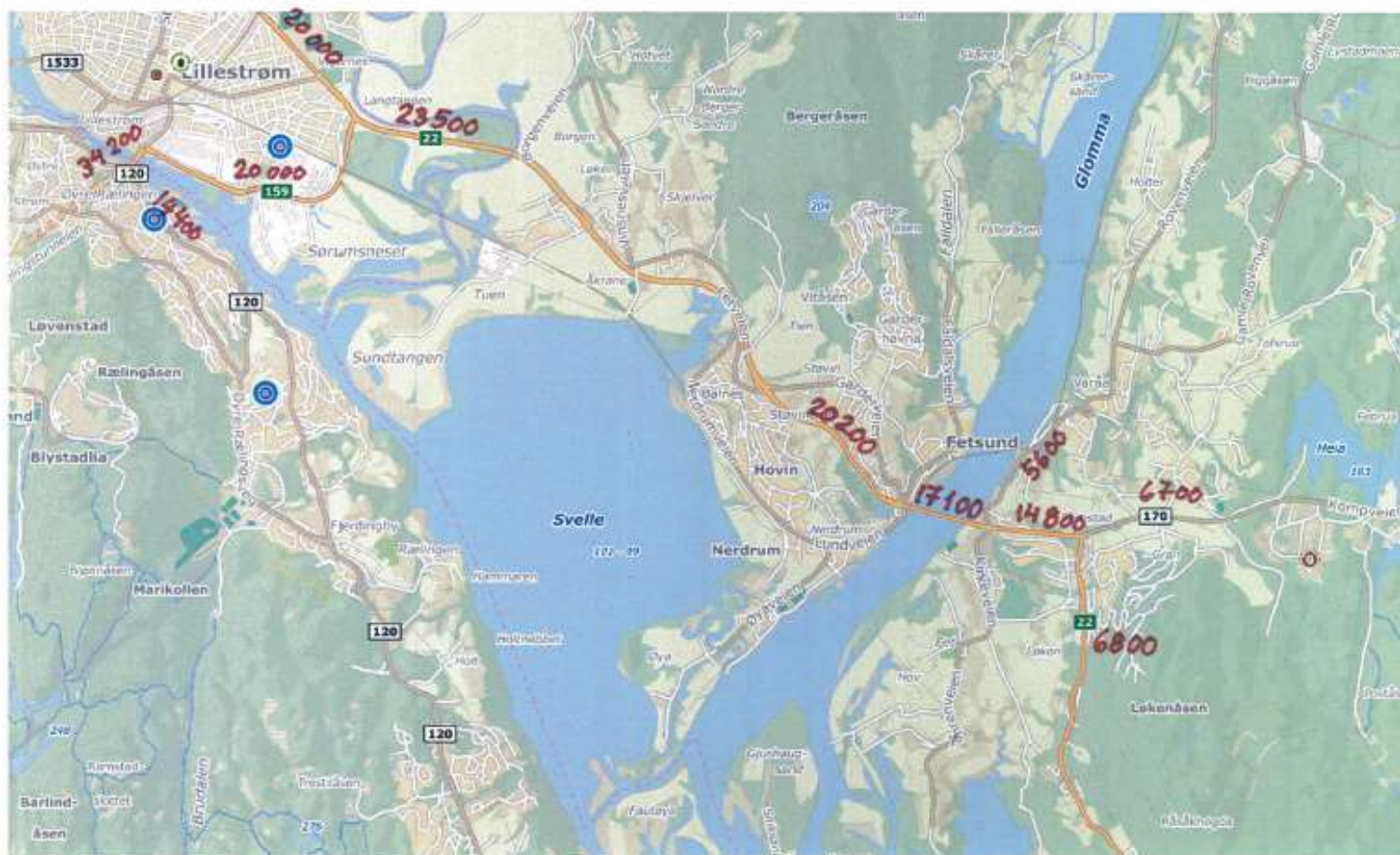
Proyeksjon

Proyeksjon



Statens vegvesen

ÅDT 2018



Historikk rv. 22:

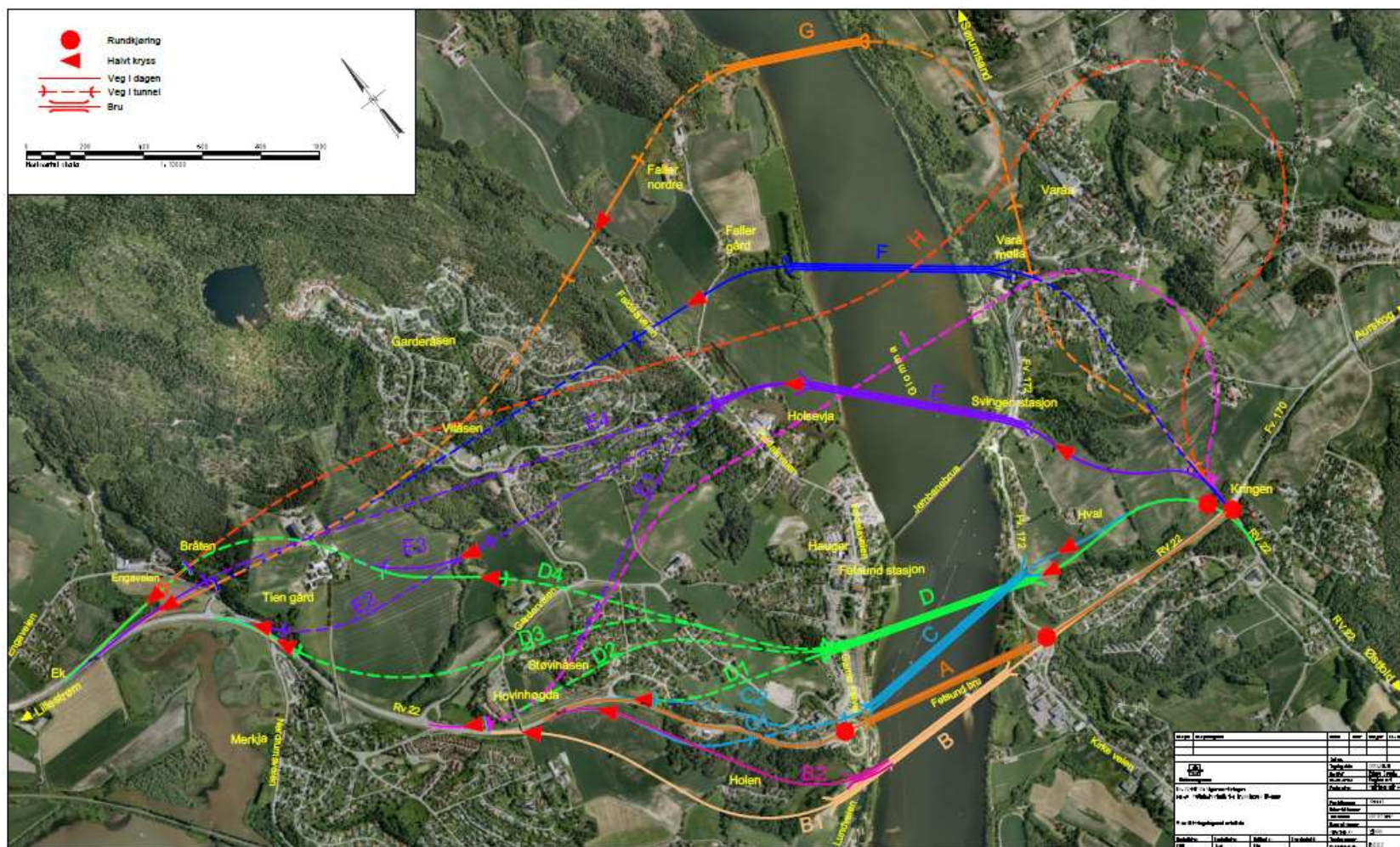


Statens vegvesen

- 4-felt rv. 22 Lillestrøm–Hovinhøgda åpnet 2015 (5 km).
- Mulighetsstudie for kryssing av Glomma 2011–2012.
- Prosjektet kom inn i NTP 2014–2023 som selvstendig prosjekt.
- I samme NTP kom bestilling på KVVU for rv. 22.
- Kommunedelplan med KU igangsatt i mai 2014 (Sweco).
- Siling av alternativene fra mulighetsstudien ut fra kriterier fastlagt av Statens vegvesen og Fet kommune.
- Planprogram med silingsrapport godkjent i Fet kommunestyre 13.4.2015. KU for de 6 beste linjene.
- Det lages kommunedelplandokumenter for 3 av disse.
- To alternativ A2 og E2 legges fram til offentlig ettersyn
- Prinsipp for bompengefinansiering ble behandlet i Fet kommune og Akershus fylkeskommune i 2019



Statens vegvesen





Anbefaling

Hvorfor velge A2 fremfor E2

- Lavere kostnad
- 1 km kortere
- Lavere driftskostnader
- Ingen innsigelser
- Mindre inngrep i dyrka mark
- Mindre inngrep i evjer
- Kan ta i bruk deler av ny Rv22 tidligere

6.7.2 Sammenstilling av de ikke-prissatte konsekvenser

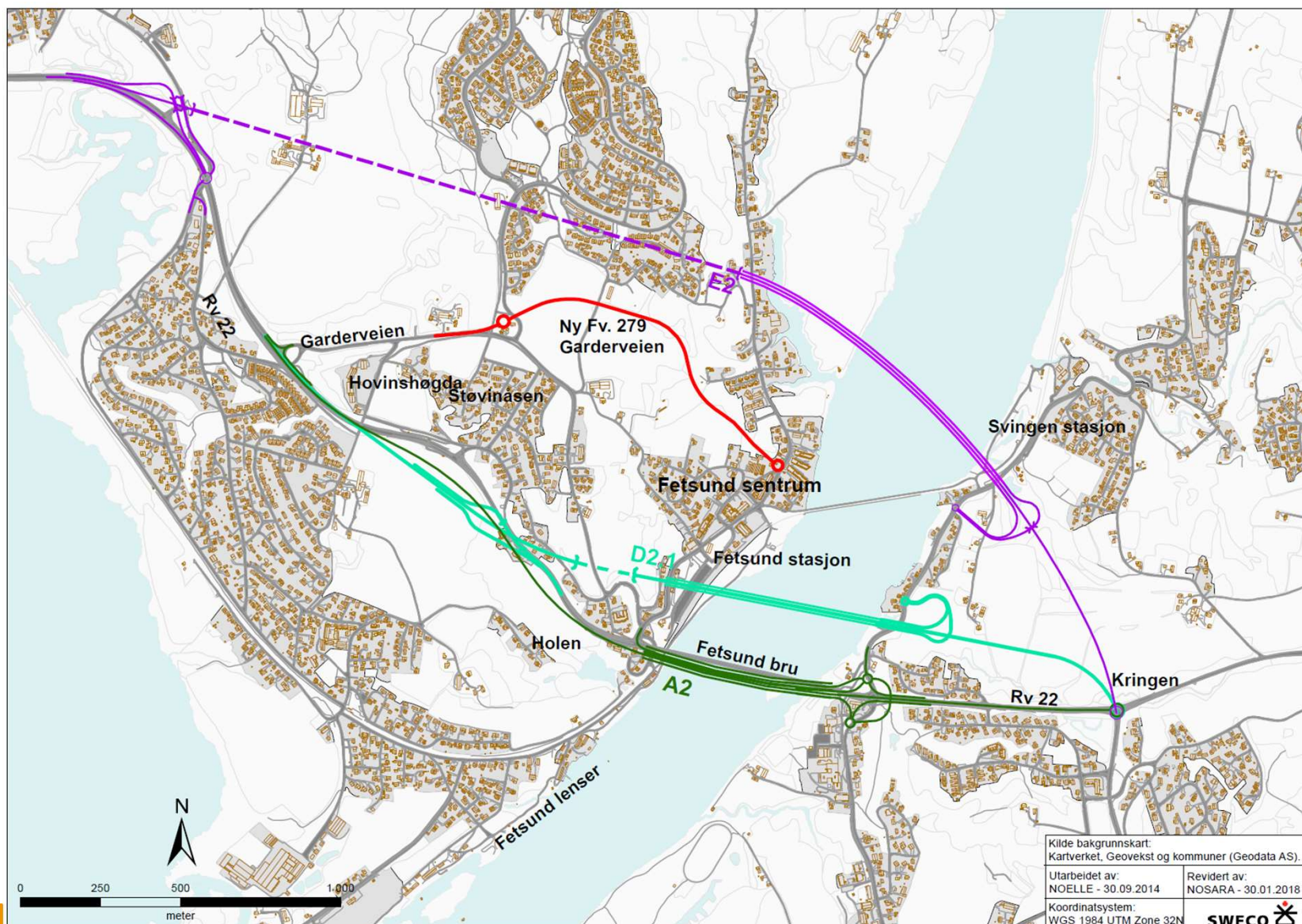
Det henvises til konsekvensutredningen (KU Hoveddokument) kap. 6.2 – 6.6 for nærmere beskrivelse av de ulike fagtema. I det følgende gjengis kun sammenstillingen av de ikke-prissatte konsekvenser.

Tabell 6-7 Sammenstilling av ikke-prissatte temaer

Fagtema	Alt. A	Alt. A2	Alt. C2	Alt. D2	Alt.D2.1	Alt.E2
Landskaps- bilde	-	--	-- / --	-- / --	-- / --	--
Nærmiljø og friluftsliv	- / -	--	-- / --	---	-- / --	- / -
Naturmangfold	---	---	0 / -	-	--	---
Kulturmiljø	--	-- / --	-- / --	---	---	-
Naturressurser	-	-- / -	-- / -	-- / -	---	--- / --
Samlet vurdering	Negativ	Negativ	Svært negativ	Svært negativ	Svært negativ	Negativ
Rangering	2	3	4	6	5	1



Statens vegvesen





Planstatus:



Statens vegvesen

- Planforslaget lå ute til høring 8.4–9.6.2017.
- **Planforslaget som lå ute til høring var rv. 22 i 4 felt med 4m gang-/sykkelbane på nordsiden og på samme bru. Eksisterende bru var ikke en del av planen. Halvt kryss på vestsiden; av fra vest, på mot vest. Brua har imidlertid begrenset levetid; til ca. 2040.**
- Det kom inn 68 merknader, herav 5 innsigelser.
 - Innsigelser mot A2: NVE og Riksantikvaren
 - Innsigelser mot D2.1: NVE og Riksantikvaren
 - Innsigelser mot E2: NVE, Fylkesmannens landbruksavdeling, Fylkesmannens miljøvernavdeling og Statens vegvesen.

Hovedinntrykk fra høringen:

- Lokalvegbru og lokalvegnett må opprettholdes.
- Viktig med god tilgjengelighet til, og utvikling av, Fetsund sentrum.
- Innvirkning på Fetsund lense (teknisk/industrielt nasjonalt kulturminne, fløtningsmuseum og våtmarkssenter som er fredet). Innsigelse fra Riksantikvaren.
- Minst mulig inngrep i dyrket mark.
- Støy- og luftforurensning





Statens vegvesen

Hvorfor lokalvegnett?:

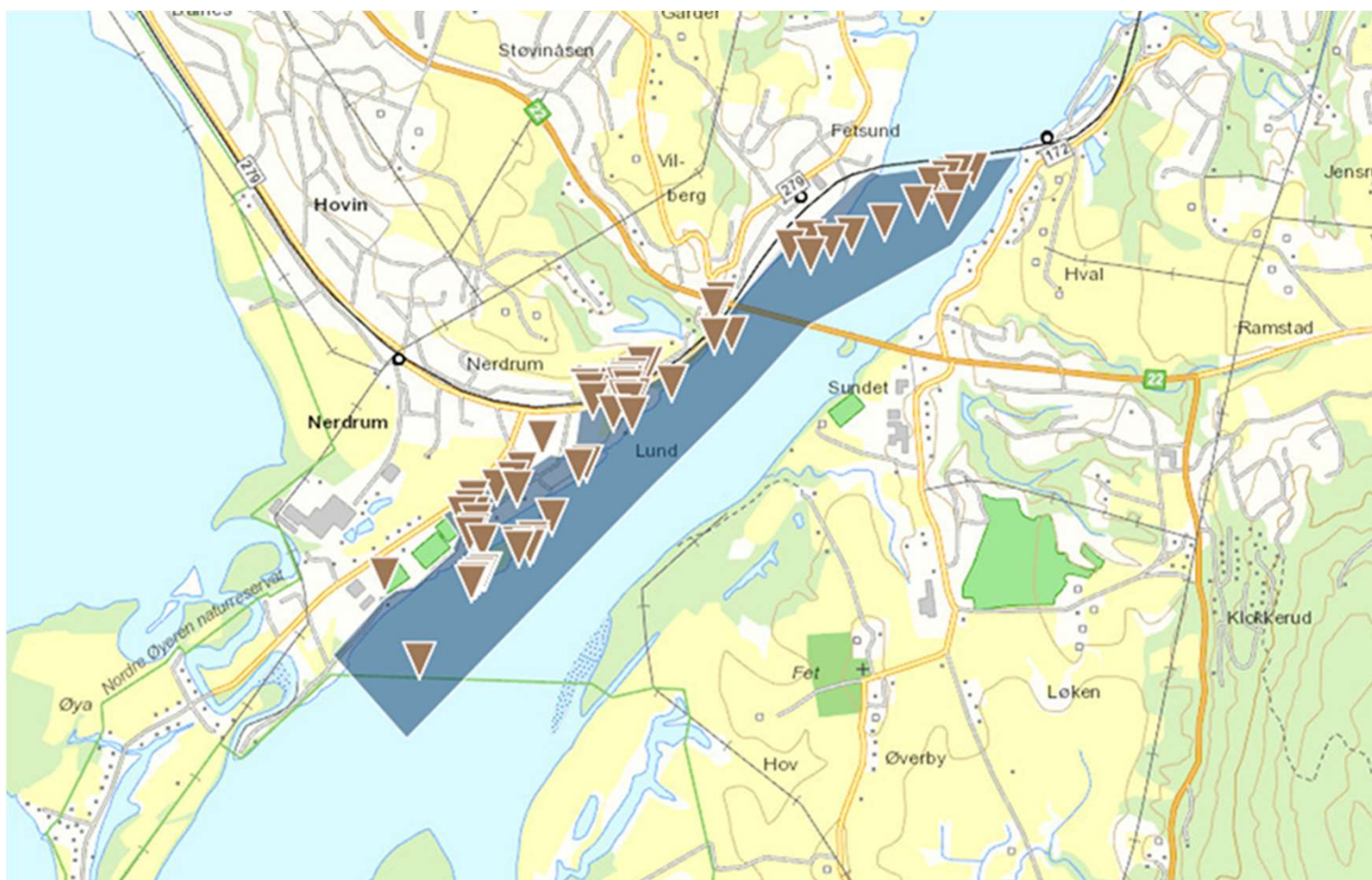
- Ny 4-felts rv. 22 er tilpasset gjennomgående fjerntrafikk og skal helst ikke ha mye lokaltrafikk.
- Lokalveg og gang-/sykkelveg bør derfor etableres separat.
- Fetsund har viktige målpunkter på begge sider av Glomma (Vest: sentrum, barneskole, barnehager, boligfelt. Øst: Rådhus, ungdomsskole, innendørshall, kirke, boligfelt, barnehager).
- Gir minst mulig omveger og beholder dagens kjøremønster og lave hastighet for lokaltrafikken (60 km/t) og pendlere fra øst som skal til Fetsund stasjon.
- Separerer de ulike trafikantgruppene og er best trafiksikkerhetsmessig.
- Bedre for kollektivtrafikken.
- Gir 2 adkomster ned til sentrum, beredskapsmessig fordel.

Hvorfor ny lokalvegbru nå?

- Begrenset levetid på eksisterende
- Krever store kostnader til vedlikehold
- A2 løsningen gir innsparinger ved å bygge broene samtidig og helt inntil hverandre



Statens vegvesen





Statens vegvesen

Innsigelse fra Riksantikvaren:

- Nye bruer trekkes så langt nord som mulig på vestsiden.
- Brukonstruksjonen skal ikke ha brukar/pilarer i skipsleia langs den vestre elvebanken, og hvis mulig ingen brupilarer i det fredede området overhodet.
- Det kan garanteres at eventuelle brukar/pilarer i det fredede området ikke skal forhindre framkommeligheten og vedlikeholdet av Fetsund lenser. Vi forutsetter at det fremlegges en utredning som dokumenterer dette.
- Det kan garanteres at ingen av Fetsund lensers vannfaste installasjoner blir ødelagt i byggeprosessen og at sikring av anlegget med tanke på mulige skader ved oppvirvling av synketømmer eller annet blir gjort på en tilfredsstillende måte.
- Både firefeltsvei for gjennomgangstrafikk og lokalvegtrafikk med gang-/sykkelveg legges på felles brukonstruksjon med felles fundamentering, men holdes fysisk adskilt. Dette for å unngå flere brukonstruksjoner ved siden av hverandre og unødvendig mange brukar i elva.
- Ny 4-felts bru støyskjermes på begge sider.



Statens vegvesen

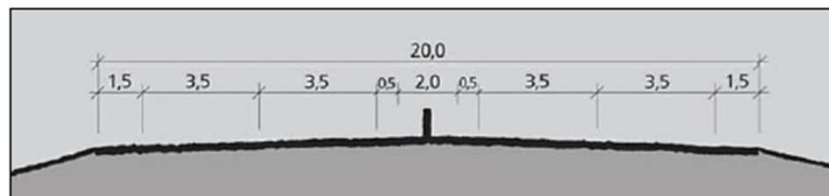


Vegstandard



Statens vegvesen

- Strekningen foreslås planlagt som 4-felts veg etter dimensjoneringsklasse H7 med totalbredde 20 m og rekkverk i midtdeler.
- Dimensjoneringsklasse H7 dekker nasjonale hovedveger og andre hovedveger med $\text{ÅDT} > 12\ 000$ og fartsgrense 80 km/t.
- Det er foretatt vurdering av dimensjoneringsklasse H8. Man konkluderte da med at det er ikke ønskelig å legge opp til en høyere motorvegstandard over Glomma enn tilstøtende parseller.
- Etter dette er vegnormalen revidert og denne veien er definert som en H3 veg med fartsgrense 110 km/t men det vil bli søkt fravik for å beholde 80 km/t
- Ny rv. 22 er hovedaksen i det overordnede vegsystem, og skal også være hovedgjennomfartsåre. Nasjonale hovedveger skal i utgangspunktet planlegges som planskilte kryss eller kryss med kun på- og avkjøringsrampe.



Figur 8-3 viser normalprofil for vegklasse H7 - Nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger, $\text{ÅDT} > 12\ 000$ og fartsgrense 80 km/t. Håndbok N100)



Kostnader:

- Kvalitetssikring av kostnadsoverslag februar/mars 2020:
A2: 2872 mill. kr.
E2: 4502 mill. kr.
Diff.: 1630 mill. kr.
- Ramme i NTP: 2872 mill. kr. (2020).
- Ligger inne i forslag til NTP 2022–2033 som behandles i Stortinget sommeren 2021
- Dersom økningen utelukkende tas på bompengedelen, vil gjennomsnittlig bomtakst øke fra 16 til 20 kr for A2 (finansieres med 40% statlige midler og 60% fra bompenger)
- Bompengesats for E2: 44 kr.



Statens vegvesen

Lokal tilslutning til bompengefinansiering.

- Fet kommune (25.3.2019) og Akershus fylkeskommune (8.4.2019) har vedtatt delvis bompengefinansiering av ny rv. 22 over Glomma med utgangspunkt i finansieringsplan for revidert alternativ A2.
- Kommunedelplanen ble oversendt Fet kommune til sluttbehandling 13.6.2019.
- Fet kommune rakk ikke å sluttbehandle planen i 2019. Planen vil bli sluttbehandlet i nye Lillestrøm kommune i september 2020.
- Bomsnitt plasseres ved Merkja



Rv. 22; kryssing av Glomma

Framdriftsplan 01.08.2020

Aktiviteter	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Interne styringsdokumenter, kunngjøringer							
Innhente ekstern rådgiver (DOFFIN)							
Siling av alternativer							
Planprogram med behandling							
KDP / KU							
Behandling av KDP / KU							
Aktiviteter	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Behandling av KDP /KU							
Reguleringsplan							
Behandling av reguleringsplan + KS2							
Grunnerverv							
Byggeplan							
Anskaffelse av entreprenør							
Bygging							
Aktiviteter	2027	2028	2029	2030	2034	2025	2026
Bygging							

Rv. 22 i 4-felt åpnes ca. 1 år før ferdigstillelse. Ny lokalvegbru fullføres i 2028.



Statens vegvesen



Utfordringer

- Nærhet til Fetsund lenser
- Grunnforhold
- Planprosess
- Kryssing Glomma
- Gang og sykkelvei
- Trafikkavvikling i byggeperioden
- Kostnader
- Kryssløsninger
- Rivning av eksisterende bru
- Innfartsparkering





- Planskilte kryss: Nødvendig på grunn av kapasitet, kryssing i plan vil bli overbelastet 10–15 år etter åpning. Ikke lov å bygge rundkjøringer på 4 felts veg. Må ha robust løsning på viktig riksveg, bru bygges for 100 års levetid.
- Støy: Reduksjon av hastighet fra 80km/t til 70km/t gir 1,7 dB reduksjon i støy; ikke hørbart.
- Luftforurensning: Overskrider ikke grenseverdier i T-1520.
- Barrierevirkning: Dagens krysningspunkter opprettholdes, ny planskilt kryssing for gående på østsiden mellom brua og Kringenkrysset.